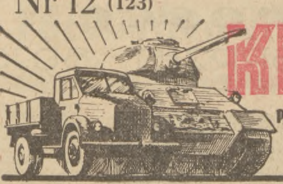
Nr 12 (123)



KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy | Warszawa, 16 — 31 czerwca | 1954

10 LAT POLSKI LUDOWEJ 10 LAT

W ciągu 10 lat władzy ludowej zmieniło się oblicze wsi polskiej. Z ciemnej, zacofanej, pełnej zabobonów — wieś polska stała się bogatsza, kulturalniejsza i coraz bardziej podnosi poziom swojej gospodarki.

Gospodarka indywidualna na wsi zmienia się na gospodarkę spółdzielczą, która umożliwi chłopom zastosować maszyny i podnieść wydajność rolnictwa. Przejście wsi na taki system rolnictwa podniesie w dużym stopniu poziom życiowy ludności miast i wsi.

W przeobrażeniu wsi polskiej w wieś o przodującym rolnictwie dużą rolę odgrywa motoryzacja i mechanizacja produkcji rolnej.

Uchwały KC PZPR zalecają zwiększenie ośrodków maszynowych, powiększenie w POM-ach i GOM-ach ilości traktorów, samochodów, siewników, maszyn żniwnych, agregatów młocarnianych, urządzeń do ochrony roślin i czyszczenia nasion.

Ośrodki maszynowe, których jest już ponad 400, organizuje i obsługuje klasa robotnicza. Oparte na najwyższej technice są one dźwignią umocnienia naszego rozwijającego się socjalistycznego sposobu produkcji w rolnictwie, dźwignią przebudowy życia wiejskiego w naszym kraju, kształcenia wśród mas chłopskich nowego stosunku do własności społecznej i socjalistycznej dyscypliny pracy.

POM-y obsługują spółdzielnie produkcyjne i umacniają te wielkie, wszechstronnie rozwinięte, przodujące gospodarstwa zespołowe, nawiązują w różnorodnych formach stosunki produkcyjne z grupami chłopów indywidualnych dla niesienia im pomocy, dla obrony przed wyzyskiem kułackim, dla przekonywania ich w praktyce o wyższości gospodarki zespołowej.

Produkujemy dziś maszyny rolnicze różnego typu; Zakłady „Ursus" przekazały już naszemu rolnictwu ponad 30 tysięcy ciągników; tysiące maszyn żniwnych i gospodarczych otrzymuje nieprzerwanie wieś polska. Między innymi w bieżącym roku rozpoczęliśmy produkcję samobieżnego kombajnu zbożowego.

Dziś, po 10 latach Polski Ludowej, kiedy u władzy jest lud pracujący z klasą robotniczą na czele, kiedy mamy potężną bazę przemysłową możemy przestawić wieś na tory socjalistyczne, uwolnić ją od wyzysku, uczynić bogatą i szczęśliwą — wieś przodującej techniki rolniczej i wysokich urodzajów.

SZKOLIĆ SIĘ NA OBOZACH LETNICH JAK W WARUNKACH BOJOWYCH

Już za miesiąc, cały naród polski obchodzić będzie radośnie 10 rocznicę Polski Ludowej. W setkach i tysiącach uroczystości i pochodów jeszcze raz zamanifestuje on, jak długa i szeroka nasza ziemia ojczysta, swe głębokie przywiązanie i gorącą miłość do władzy ludowej oraz do kierowniczej siły naszego narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Na te podniosłe uroczystości polska klasa robotnicza przyjdzie z olbrzymim dorobkiem. Budowniczowie naszego przemysłu, rolnicy, inteligencja techniczna, świat nauki i sztuki, młodzież polska, budowniczowie miast i osiedli z dumą prezentować będą swój wielki dorobek, swój gigantyczny trud, jaki włożyli w budowę podstaw socjalizmu w naszym kraju.

W tych uroczystych chwilach staną również w jednym szeregu obok przodowników pracy i budowniczych Polski Ludowej żołnierze naszego wojska, aby zademonstrować swą nierozerwalną więź z narodem.

Dla godnego uczczenia tych radosnych chwil i obchodów, żołnierze naszego wojska, już dziś dokładają wszystkich swych sił. Pragną oni celującymi wynikami w służbie i w wyszkoleniu bojowym, politycznym i fachowym powitać dziesiątą rocznicę wyzwolenia ojczystego kraju spod faszystowskiego jarzma i rodzimych kapitalistów. Nie żałują więc trudu i szkoląc się na obozach letnich pragną jak najlepiej opanować swą żołnierską specjalność w warunkach zbliżonych do warunków bojowych, postępując w myśl podstawowej zasady szkolenia bojowego: **„Więcej trudu na ćwiczeniach — mniej krwi w boju".**

W myśl tej zasady szkolić się powinni nie tylko piechurzy, artylerzyści, lotnicy czy saperzy, ale również żołnierze-kierowcy. Muszą bowiem i oni zawsze i wszędzie wykorzystywać każdą okazję do opanowania tego, co będzie potrzebne im na wojnie; muszą nauczyć się tak eksploatować swoje pojazdy mechaniczne, aby zabezpieczyć działanie piechoty, artylerii, czołgów, saperów itd.

Od żołnierzy-kierowców wymaga się wprawy, sprytu żołnierskiego i



Jedna z wielu scen letnich ćwiczeń: pokonywanie przeszkody wodnej przez przodujący pododdział oficera Nowaka. Podczas ćwiczenia wyróżnili się m. in. żołnierze — kierowcy szer. Józewski i Patera.

wytrzymałości, umiejętnego maskowania i przystosowania się do terenu. Umiejętność wykorzystania w odpowiednim czasie łopatki do samoobrony nie wszystkim przychodzi łatwo. Jednak umiejętności tych trzeba się nauczyć podczas pokoju, aby zachować własne życie w czasie wojny.

Wielka Wojna Narodowa ZSRR wykazała, że kierowcy bardzo często muszą wyjść z samochodu, chwycić karabin lub granat i odpierać wspólnie z innymi żołnierzami atak pojedynczych czołgów nieprzyjaciela lub jego oddziałów dywersyjnych. W takiej sytuacji przyda się i umiejętność władania bronią. Każdy kierowca powinien pamiętać, że jest on przede wszystkim żołnierzem, którego obowiązkiem jest doskonale władać bronią osobistą i stosować w praktyce nabytą wiedzę wojskową, otrzymaną w czasie pokoju na obozie letnim.

(Dokończenie na str. 2)

ZMP-owcy NASZYM WZOREM

Na jednym z zebrań ZMP-owskich, postanowiono wybudować przez nasz pododdział dwie myjki na terenie parku samochodowego. Czyn ten został entuzjastycznie podchwycony przez wszystkich zetempowców pododdziału.

Miejsce na myjkę samochodów wyznaczono w niezbyt równym terenie. Trzeba było przede wszystkim zniwelować cały teren obejmujący myjkę i dojazdy do niej. Duży wkład w tę pracę włożyli szer. Żymła i Sacharuch, dając przykład pozostałym kolegom. Drugą trudnością było doprowadzenie wodociągu. Brakowało materiału i odpowiednich rur. I tutaj inicjatywę pracy wziął w swoje ręce sierż. Kusiak i plut. Gałuk. Ze zburzonych domów pobliskiej osady zwieziono złom i rury, zbudowano z nich wodociąg i uruchomiono nieczynne hydranty. W ten sposób uporano się z największymi trudnościami.

Następnie żołnierze przystąpili do budowania fundamentów. Potrzebne do tego cegły sprowadzono „systemem gospodarczym" z gruzów, oczyszczono je i w ten sposób powstały kanały sięgające 2 m wysokości i 20 m długości. Resztę sprowadzonego złomu, jak teowniki i sztaby żelazne wykorzystano na usztywnienie i wzmocnienie kanałów oraz do wykonania prowadnic na koła.

Dzięki umiejętnemu pokierowaniu pracą przez sierż. Kusiaka i plut. Gałuka oraz wyróżniającym się zapałem do pracy szer. Żymły, Sacharuchowi i Tyburskiemu już w krótkim czasie zostanie ukończona budowa dwóch myjek samochodów. Jest to czyn żołnierzy i ZMP-owców na Święto 22 lipca. Prace zostaną ukończone na 3 tygodnie przed terminem. Tak więc już wkrótce żołnierze naszego pododdziału oddadzą do użytku myjki, wykonując je bez pomocy fachowców i bez kupna potrzebnych surowców, oszczędzając przy tym około 5 tysięcy złotych.

kpr. Z. Żyłka

W parku polowym i na ćwiczeniach

W PARKU POLOWYM

W parku polowym N-tego pododdziału trwa wytężona praca. Pełne ręce roboty mają tu przede wszystkim dwaj ZMP-owcy: elektryk samochodowy kpr. Przybyła Edward i spawacz kanonier Syderko Piotr.

Pierwszy z nich, któremu kierowcy pododdziału zawdzięczają zawsze wysoką sprawność techniczną swoich akumulatorów, jest zarazem znanym w oddziale racjonalizatorem. Między innymi ma on na swoim koncie takie usprawnienia jak: „przyrząd do sprawdzania zwarć w twornikach prądnic i rozrusznikach", za który na wystawie okręgowej otrzymał nagrodę pieniężną; zbudowanie w okresie zimowym z materiałów zaoszczędzonych i podręcznych „tablicy elektrycznej w warsztacie rozdzielczym"; skonstruowanie już na obozie przyrządu do badania kondensatorów i opracowany obecnie projekt „przyrządu do sprawdzania przebić cewki zapłonowej".

Drugi ZMP-owiec — kanonier Szyderko Piotr — to prawa ręka wszystkich kierowców i mechaników. Jest bardzo dobrym i nadzwyczaj pracowitym fachowcem, służy chętnie radą, a w wolnych chwilach pomaga każdemu, kto tej pomocy potrzebuje. Kierowcy mówią o nim, że w mig potrafi swoim palnikiem naprawić każde uszkodzenie maski silnika, zderzaka czy podwozia.

W SZKOLE PODOFICERÓW

W jak najlepszych warunkach szkolą się przyszli podoficerowie służby samochodowej. Warunki, jakie stwarza im dowództwo, znajdują odbicie w postępach poszczególnych drużyn, w poziomie jaki reprezentuje sobą szkoła, a szeroko rozwinięta walka o przodownictwo mobilizuje poszczególne pododdziały do walki o zdobycie przodującego miejsca. Wraz z tym łączy się bowiem posiadanie sztandaru przechodniego dla najlepszego pododdziału.

Jak do tej pory, przoduje już przez dwa kwartały pododdział oficera K. i wcale nie ma zamiaru oddać tego prymatu. Przodującymi żołnierzami tego pododdziału są: szer. szer. Iwanek Jan, Krzyślak Adam, Rubach Jan, Kowalski Adam i Tomaszewski Rajmund. Czy uda im się utrzymać przodownictwo przekonamy się przy końcu trzeciego kwartału, kiedy zawitamy do nich ponownie z notesem i fotoaparatem.

NA STRZELNICY

„Każdy kierowca wzorowym strzelcem". Transparent z takim hasłem ustawili na swojej strzelnicy kierowcy N-tego pododdziału w dniu strzelania. Za chwilę rozpocznie się strzelanie. Przedtem jeszcze raz dowódca pododdziału omawia z nimi warunki strzelania podkreślając, że każdy z nich jest przede wszystkim żołnierzem, a potem dopiero kierowcą.

Następnie na linii ognia ustawia się pierwsza dwójka. Są to: szer. Brożek i szer. Gałka. Koledzy z wielkim zainteresowaniem obserwują ich przygotowanie. Padają kolejno pierwsze, drugie i trzecie strzały. I za chwilę są już wyniki: szer. Gałka na 30 możliwych uzyskał 29 punktów, a szer. Brożek 28 punktów. Następnie oddają strzały szer. szer. Górecki, Siedzioch, Kos, Kowalski i inni. Wyniki są dobre, ale szer. Gałki w tym strzelaniu już nikt nie pobił. Niewątpliwie zrobią to w czasie następnego strzelania.

Czy tak?

Tak jest — odpowiadają chórem zapytani.

Uważajcie jednak na Gałkę. On przecież też odpowiedział — tak jest — to znaczy, że on także postara się pobić każdy wynik.



Jeden z kierowców miał w drodze kłopoty z akumulatorem. Trzeba to natychmiast sprawdzić — myśli kpr. Przybyła. Na zdjęciu widzimy go w czasie sprawdzania tego akumulatora.



Kanonier Syderko wie, że na tym „gaziku" szkolą się młodzi kierowcy. Nie narzeka więc, lecz pracuje pilnie. Jutro rano ten „gazik" na pewno znów wyruszy na trasę nauki jazdy.



Wiecie, ciekawi mnie, kto z was dziś najlepiej odstrzela — mówi kpr. Woźny — przeglądając książeczki strzeleckie swoich kierowców podczas przerwy w strzelaniu.



Odpowiedział na to zaraz po przerwie szer. Brożek, uzyskując 28 punktów na 30 możliwych. Pobił go jednak o 1 punkt w chwilę potem szer. Gałka. Oczywiście, nie jest to granica ich możliwości.



Kierowcy pilnie ćwiczą „pozycję strzelecką — leżąc". Wiedzą bowiem, że dobre jej opanowanie decyduje o wyniku strzelania.



W trosce o sprzęt bojowy

Wspaniała jest broń i sprzęt bojowy, w które wyposażono nasze wojsko. Tą bronią, tym sprzętem bojowym żołnierze 1 i 2 Armii WP, walcząc ramię w ramię z bohaterską Armią Radziecką, niszczyli na polach bitewnych minionej wojny hitlerowskie wojska wraz z ich zachwalaną techniką. Właśnie w boju okazało się, że broń jaka znajduje się na wyposażeniu naszego wojska jest najlepszą bronią na świecie. Nic więc dziwnego, że nasi żołnierze frontowi kochali swoją broń i sprzęt bojowy, a utratę broni czy sprzętu uważano za hańbę nie tylko dla żołnierza, który ją stracił, lecz również dla całego oddziału.

Regulamin wymaga, by żołnierz kochał, szanował i wzorowo pielęgnował swą broń i sprzęt, by strzegł ich, jak oka w głowie. To znaczy, że musi dobrze znać i ściśle przestrzegać przepisów, które dokładnie ustalają, w jaki sposób należy przechowywać, czyścić, konserwować i obsługiwać broń i sprzęt bojowy, musi wiedzieć, jak te lub inne warunki odbijają się na jej użytkowaniu itd. Im trudniejsze są warunki szkolenia, tym większa musi być troska żołnierza-kierowcy o swój pojazd mechaniczny.



Wzorem w troskliwości, jaką należy otoczyć sprzęt bojowy są nam żołnierze Armii Radzieckiej. Dzięki umiejętnemu władaniu tym sprzętem i troskliwej konserwacji pojazdów mechanicznych kierowcy Armii Radzieckiej wykonali z honorem stojące przed nimi zadania w latach Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR. Na zdjęciu: jeden z wielu tysięcy wzorowych mechaników — kierowców Armii Radzieckiej, jefrejtor BORYS KONAKOW.

Szczególnie wielką dbałość należy wykazywać podczas zajęć w polu, w czasie deszczu, mgły itd. Pielęgnując i oszczędzając pojazd mechaniczny żołnierz-kierowca daje dowód miłości Ojczyzny oraz szacunku dla twórców naszej techniki wojennej, dla ofiarnego wysiłku polskich i radzieckich robotników. Z drugiej strony należy podkreślić, że znajomość sprzętu bojowego pomaga kierowcy w utrzymaniu go w stałej sprawności technicznej. Kierowca, który dobrze przyswoił sobie budowę, eksploatację, obsługę i docenia jej znaczenie, rozumie potrzebę codziennej i okresowej obsługi pojazdu — taki kierowca wykonuje chętnie i świadomie wszelkie czynności przy sprzęcie, bo wie, że od wzorowej dbałości o sprzęt do sukcesów w prowadzeniu pojazdu jest tylko jeden krok.

Aby zostać wzorowym żołnierzem-kierowcą, aby być prawdziwym mistrzem w swej specjalności wojskowej — trzeba szkolić się z całym zapałem i energią, słuchać bezwzględnie swych dowódców i przełożonych, rozwijać w sobie zamiłowanie do techniki, podnieść i umacniać dumę z naszego sprzętu samochodowego oraz dążność do wzorowego jego opanowania. Co robić, by stać się mistrzem swej specjalności? Przede wszystkim — pilnie uważać i ćwiczyć na zajęciach programowych, które są podstawową formą szkolenia. Na ćwiczeniach w terenie i zajęciach pod namiotem, kierowca zdobywa i utrwala wiadomości o sprzęcie, uczy się zasad użytkowania go w różnych rodzajach walki, doskonali się w tym, czego nauczył się w okresie zimowym. Trudno oczekiwać, by kierowca dobrze eksploatował i maskował pojazd, jeśli nie zna obowiązujących przepisów lub, co gorsza, lekceważy je i nie docenia ich znaczenia.

Nie wszyscy żołnierze jednakowo szybko uczą się władać sprzętem. Obowiązkiem tych, którzy lepiej opanowali sprzęt, jest pomagać słabszym kolegom, dzielić się z nimi swoją wiedzą, doświadczeniami i swoją umiejętnością. Z drugiej strony — żołnierz-kierowca, któremu opanowanie sprzętu sprawia trudność, nie powinien zasklepiać się w sobie, tracić wiary we własne siły, lecz przeciwnie — zwrócić się z całym zaufaniem do przełożonych i kolegów z prośbą o pomoc, o wskazówki, o dodatkowy trening. Jest bowiem bezsprzecznym faktem, że każdy bez wyjątku kierowca może nauczyć się w ciągu służby wojskowej doskonale władać swym sprzętem. Trzeba tylko chcieć, a to znaczy przykładać się do szkolenia, wytrwale ćwiczyć i pokonywać trudności.

Dążąc do mistrzowskiego opanowania swej specjalności przez troskę o sprzęt bojowy, nie można tylko podchodzić do zajęć i ćwiczeń programowych. Trzeba każdą godzinę przeznaczoną na szkolenie wykorzystywać 100% na ugruntowanie i rozszerzenie swych wiadomości fachowych. Jeżeli pomówicie z przodującymi kierowcami, mechanikami lub innymi specjalistami wojskowymi, przekonacie się, że każdy z nich każdą godzinę szkolenia sumiennie spędził bądź to przy sprzęcie, bądź też w sali wykładowej, przy makietach, na referatach naukowych, że każdy z nich wiele czasu poświęca na studiowanie przepisów i instrukcji dotyczących eksploatacji, obsługi i prowadzenia pojazdów mechanicznych, na czytanie książek oraz gazet żołnierskich, które zamieszczają sporo materiału o doświadczeniach przodujących żołnierzy różnych specjalności.

I tak właśnie powinien czynić każdy żołnierz-kierowca — pracować nad sobą, trenować, ćwiczyć i zdobywać miano mistrza swej specjalności.

W pełni wykorzystać każde zajęcie programowe, notować, ćwiczyć tak długo, aż doprowadzi się do doskonałości każdy ruch, aż opanuje się wszystkie zagadnienia szkoleniowe — oto droga do mistrzowskiego władania sprzętem bojowym — droga do realizacji nakazu regulaminu... „kochać, szanować i wzorowo pielęgnować swój sprzęt bojowy".

kpt. K. Wietrzykowski



Przed chwilą poczta dostarczyła do pododdziału nowy numer „Kierowcy". O, jest coś i dla nas — mówi oficer Babicki — i za chwilę zapoznaje żołnierzy z treścią artykułu wskazującego na konieczność podwyższenia troski o powierzony im sprzęt samochodowy.

BIERZMY WZÓR Z NAJLEPSZYCH

Szer. Banaszaka Leona znają wszyscy kierowcy N-tego pododdziału, jako przodującego kierowcę, pilnego w pracy i chętnie pomagającego słabszym kolegom. Wiedzą o nim również, że wzorowo przeprowadził przegląd techniczny Nr 1 i Nr 4



szer. Banaszak Leon

swojego GAZ-51 i bezawaryjnie eksploatuje go nadal. Ale tego było za mało, aby zyskać sobie popularność, jaką Banaszak się cieszy. W pododdziale bowiem było więcej takich kierowców.

Prawdziwe poruszenie nastąpiło dopiero wtedy, gdy na ZMP-owskim zebraniu poświęconym trosce o sprzęt Banaszak, który już poprzednio przekroczył normę przebiegu ogumienia o 15000 km powiedział, że: „będzie tak prowadzić swój samochód, i otaczać go taką troską, aby przedłużyć przebieg międzynaprawczy conajmniej jeszcze o 5000 km".

Kierowcy, którzy znali Banaszaka i jego wóz, spoglądali na niego z podziwem, ale i z niedowierzaniem. Na drugi dzień jednak niedowierzanie ustąpiło miejsca chęci dorównania koledze, z którego postanowili wziąć wzór. Od tego dnia w pododdziale zaczęła się gorączkowa praca; kierowcy z większą niż dotychczas starannością pracowali przy swoich wozach, uczyli słabszych, wzajemnie przekazywali sobie zdobyte doświadczenia.

Z atmosfery, jaka zapanowała w parku wyczuwało się, że pragną, aby w ich pododdziale nie tylko Banaszaka i Chylię zaliczono do najlepszych, ale żeby najlepszym, to znaczy przodującym, był cały ich pododdział.

Walka o urzeczywistnienie tego pragnienia jest obecnie głównym i zasadniczym celem całego pododdziału.

W. D.

Szkolić się na obozach letnich jak w warunkach bojowych

(Dokończenie ze str. 1)

Przygotowanie bojowe wymaga od żołnierzy-kierowców dużego napięcia, uwagi, pilności i sumiennego odnoszenia się do szkolenia. Poza szkoleniem kierowca obowiązany jest również codziennie przeglądać i obsługiwać powierzony mu samochód w nowych, polowych warunkach. Obsługa pojazdu w warunkach obozu letniego jest bardziej skomplikowana aniżeli w warunkach garnizonowych, ponieważ park polowy ma swoje odrębne właściwości.

Kto był na froncie, ten wie, że od wojskowego kierowcy szczególnie wymaga się, aby był wytrzymały, pomysłowy, opanowany w każdej sytuacji, aby będąc w najgorszym położeniu nie tracił głowy i nie poddawał się panice. Głównie zaś kierowca powinien umieć samodzielnie rozstrzygać wszystkie skomplikowane nieraz trudności i zawsze znajdować wyjście z sytuacji, która może się wydawać beznadziejna, ponieważ mogą być chwile, kiedy nie będzie miał nawet do kogo zwrócić się o poradę. Specyfika naszej służby często wymaga od kierowców wykonywania zadań pojedynczo, co wymaga od nich dużej inicjatywy, sprytu i trafnej oceny sytuacji.

Z pomocą dowództwu w pełnym rozwinięciu szkolenia bojowego i w organizowaniu służby parkowej, od pierwszych dni przebywania na obozie, powinny przyjść organizacja partyjna i ZMP-owska. Zadaniem ich jest własnym przykładem mobilizować skład osobowy pododdziału do wykonania zadań postawionych przez dowództwo w dziedzinie bojowego, politycznego i fachowego wyszkolenia w okresie letnim oraz przedsiębrać wszystkie możliwe środki do umocnienia dyscypliny wojskowej i utrzymania techniki samochodowej w stałej gotowości bojowej. Dla wykonania tego zadania należy wykorzystać wszystkie metody pracy masowo-politycznej i partyjnej.

Szkolenie na obozach letnich wymaga od żołnierzy — kierowców dużego napięcia sił i wytrwałości. Kierowcy jednak tylko wtedy osiągną pozytywne wyniki, jeżeli będą czujnie pełnić swą służbę, starannie chronić broń i technikę bojową, opanowywać sztukę wojenną, uporczywie nabywać wprawę niezbędną w sytuacji bojowej i umacniać dyscyplinę wojskową. Szkolenie przeprowadzone w ten sposób pozwoli oczekiwać bardzo dobrych wyników i celujących ocen, którymi każdy żołnierz naszego wojska tak gorąco pragnie powitać 10 rocznicę ukochanej Ojczyzny — Polski Ludowej.

WIELKA LEKCJA

22 czerwca 1954 roku mija 13 rocznica zdradzieckiej napaści hord hitlerowskich na Związek Radziecki. Napaść ta zapoczątkowała Wielką Wojnę Narodową narodu radzieckiego i stała się zarazem zwrotnym punktem wojny z faszyzmem. Hitlerowskie Niemcy jak wiadomo zdradziecko bez wypowiedzenia wojny napadły na ZSRR. Wraz z nimi wystąpiły przeciwko krajowi Rad: Włochy, Finlandia oraz reakcyjne rządy Węgier i Rumunii. Pomagały Hitlerowi w jego przestępczej wyprawie faszystowska Hiszpania i reakcyjny rząd Bułgarii.

Napaść hitlerowców na ZSRR, która była wyprawą imperializmu światowego przeciwko państwu robotników i chłopów, stała się jednocześnie początkiem klęski faszystowskich agresorów i początkiem końca ich szaleńczych planów ujarzmienia całego świata. Hitler przy czynnym poparciu imperialistów anglo-amerykańskich bezkarnie podbijał narody Europy; imperializm ułatwiał mu te podboje, ponieważ spodziewał się, że Hitlerowi uda się podbić Związek Radziecki.

Narody Związku Radzieckiego i całego świata w przystąpieniu ZSRR do wojny, do której zmusił go hitleryzm, widziały zapowiedź klęski faszyzmu; narody ujarzmione widziały zapowiedź swego wyzwolenia. „Celem tej powszechnej Wojny Narodowej przeciwko ciemięzcom faszystowskim jest nie tylko usunięcie niebezpieczeństwa, które zawisło nad naszym krajem, ale również udzielanie pomocy wszystkim narodom Europy jęczącej pod jarzmem faszyzmu niemieckiego".

(Stalin „O wielkiej Wojnie Narodowej").

Pokojowe budownictwo w ZSRR zostało naruszone. Naród radziecki rozpoczął wojnę w obronie swojej Ojczyzny; wojna ta była najokrutniejszą i najcięższą ze wszystkich, jakie znają dzieje. Hitlerowskie Niemcy, które od dawna przygotowywały się do wojny, miały w pierwszym jej okresie pewną przewagę. Napadły one na Związek Radziecki znienacka, bez wypowiedzenia wojny, mając już całkowicie zmobilizowaną Armię, która w ciągu krótkiego czasu podbiła Polskę, okupowała Danię, Norwegię, Holandię, Belgię, Francję i Grecję. Wojna rozpoczęła się więc w warunkach niekorzystnych dla armii Radzieckiej. Jeszcze przed napadem na Związek Radziecki Niemcy ściągnęli nad granicę Państwa Radzieckiego 170 dywizji, natomiast Armia Radziecka potrzebowała pewnego czasu na zmobilizowanie swoich wojsk. Dwuletni okres prowadzenia wojny w Europie dał armii hitlerowskiej doświadczenie, Armia Radziecka zaś takiego doświadczenia nie miała.

Również ilościowa przewaga w czołgach i samolotach była po stronie agresora. I chociaż lotnictwo i czołgi radzieckie były jakościowo o wiele lepsze niż hitlerowskie, jednak armia hitlerowska posiadała ich więcej w początkowym okresie wojny. Dla potrzeb wojennej gospodarki hitlerowskich Niemiec pracował nie tylko przemysł niemiecki, lecz również przemysł Francji, Czechosłowacji, Węgier, Rumunii, Polski i innych krajów zagarniętych przez Hitlera. Ponadto takie kraje, jak Turcja, Szwecja i inne, chociaż ogłosiły swą neutralność, faktycznie były na usługach Hitlera i czyniły wszystko, aby pomóc mu w jego wojnie przeciwko Związkowi Radzieckiemu. Związek Radziecki, wierny swej pokojowej polityce, budował wówczas swój kraj i na nikogo napadać nie zamierzał.

Nie bacząc na te trudności, naród radziecki i jego Siły Zbrojne pod kierownictwem ukochanej partii komunistycznej stanęły w obronie swej ojczyzny. Ludzie radzieccy skupiając się wokół swego rządu, komunistycznej Partii Związku Radzieckiego, wokół Józefa Stalina pokonali wszystkie trudności, by obronić swoją Ojczyznę. Po raz pierwszy od początku drugiej wojny światowej, hitlerowcy napotkali na twardy, zdecydowany i bohaterski opór, zwiastujący nieuchronną klęskę hitleryzmu i całkowitą zmianę w przebiegu wojny.

Wspierana przez cały naród Armia Radziecka, pod genialnym kierownictwem Józefa Stalina nie tylko wytrzymała zdradziecką napaść hitlerowskiego wroga, lecz zadała mu druzgocące ciosy.

Przeciwstawne cele stawiali sobie dwa wrogie obozy. Faszyści niemieccy stawiali sobie za cel zagarnięcie najurodzajniejszych, najbogatszych ziem radzieckich, przywrócenie w kraju władzy obszarników i kapitalistów, przywrócenie caratu, zniszczenie kultury narodowej i państwowości narodów radzieckich, zgermanizowanie i przekształcenie ich w niewolników niemieckich książąt i baronów.

„Chodzi o życie lub śmierć państwa radzieckiego — mówił Generalissimus Stalin — o życie lub śmierć narodów ZSRR, chodzi o to, czy narody Związku Radzieckiego pozostaną wolne, czy też dostaną się w niewolę".

Naród radziecki walczył nie tylko w obronie swej wolności i niepodległości, ale pomagał licznym narodom Europy w wyzwoleniu się spod jarzma faszyzmu nie-

CZEGO UCZY NAS TABLICA PRZODOWNIKÓW N-tego ODDZIAŁU

„Bierzemy z nich wzór" — to hasło jakie kierowcy N-tego oddziału wypisali na tablicy przodowników ustawionej przed wejściem do obozowego parku samochodowego. A pod hasłem sylwetki: kan. Kuśnierka, Kupisia, Swaczyny, Kocuja i Kapkowskiego.

Patrząc na ich młodzieńcze, uśmiechnięte twarze mimo woli stawiamy sobie pytanie: czego ci młodzi żołnierze tak podobni do setek innych dokonali, że zostali zaszczytnie wyróżnieni?

Na pytanie to odpowiedź otrzymujemy już od oficera M., który przedstawia nam po kolei tych kierowców, oczywiście nie na tablicy, a przy codziennej obozowej pracy.

Dowiadujemy się więc od niego, że kan. Kuśnierek, to zdyscyplinowany żołnierz i wzorowy — kierowca. W cywilu traktorzysta w jednym z PGR-ów, po przyjściu do wojska niezwłocznie zameldował się na kurs kierowców. Ukończył go w marcu, a już w kwietniu zaoszczędził na przydzielonym mu ZIS-150 na 1140 przejechanych kilometrów 71 l paliwa, zyskując w oddziale miano „przodownika oszczędności". Z kolei poznajemy kan. Kupisia z cywila również przodującego traktorzystę PGR, wyrabiającego przeciętnie 130% normy. Oficer M. mówi, że ten przodujący w oddziale kierowca bardzo chętnie pomaga młodszym żołnierzom, a na swym ZIS-150 zaoszczędził w kwietniu przeszło 33 l paliwa. Od samego zaś Kupisia dowiadujemy się, że dopiero tu został on pełnowartościowym kierowcą, za co jest bardzo wdzięczny ludowemu Wojsku.

Nieco dalej widzimy kan. Szwaczynę i Kocuja troskliwym okiem lustrujących swoje wozy. Są to kierowcy — mówi o nich oficer M. — którzy uważają, że każdą wolną chwilę należy wykorzystać do doskonalenia obsługi swojego wozu. Dlatego samochody ich są zawsze sprawne technicznie i gotowe do wykonania w każdej chwili powierzonego im zadania. Takim postępowaniem wpływają oni mobilizująco na swoich kolegów, własnym przykładem uczą ich troski o swój samochód, podnosząc tym samym stan techniczny pojazdów mechanicznych oddziału. Dowództwo doceniając wkład pracy takich jak oni żołnierzy awansowało Swaczynę w dniu 1 Maja do stopnia bombardiera. A kan. Kapkowski czym się wyróżnił — pytamy dowódcę? Kapkowski — odpowiada dowódca — jest właśnie tym, który pomaga naszym kierowcom likwidować natychmiast wszelkie, nawet najdrobniejsze, usterki w ich samochodach. I trzeba przyznać — wywiązuje się z tego bardzo dobrze.

*

I tu już mamy odpowiedź na postawione wyżej pytanie. Jeżeli tych pięciu żołnierzy potrafiło w jednym tylko m-cu zaoszczędzić około 150 l paliwa, wykonać wzorowo wszystkie postawione im zadania, to ile oszczędności w mps, ogumieniu itp. mogą dać naszemu państwu wszyscy żołnierze — kierowcy? Na pytanie to może być tylko jedna odpowiedź. A mianowicie, że z Kuśnierka, Kupisia, Szwaczyny, Kocuja i Kapkowskiego powinni brać wzór nie tylko żołnierze z ich oddziału, ale również wszyscy kierowcy ludowego Wojska Polskiego. Pozwoli to nam zaoszczędzić milionowe sumy, które będą mogły być przeznaczone na jeszcze szybsze podnoszenie stopy życiowej wszystkich ludzi pracy w naszym kraju, a więc i na podniesienie stopy życiowej naszych ojców, matek, braci i sióstr.



Żołnierz, którego widzicie na zdjęciu, to jeden z tablicy przodowników — kan. Kapkowski. Coś już o nim wiecie. Teraz trzeba jeszcze dodać, że interesuje się on również racjonalizacją i jest zamiłowanym szybownikiem. Odznaka, którą widzicie na prawej kieszeni jego munduru jest „złotą odznaką szybowcową".

*

Dlatego my,żołnierze-kierowcy, których naród wyposażył w tak wspaniałe samochody i nowoczesny sprzęt techniczny zawsze powinniśmy pamiętać, że zostały one wyprodukowane w ciężkim trudzie przez naszych ojców i braci z kopalń, hut i fabryk i dlatego zawsze należy otaczać je szczególną troską, dbać o nie jak matka dba o własne dziecko. Z taką samą troską powinniśmy również zużytkować każdą kroplę paliwa, pamiętając, że właśnie z kropel powstają tony.

Tylko bowiem stała i pieczołowita troska o przydzielone nam pojazdy mechaniczne obok nieustannego podnoszenia naszych kwalifikacji fachowych i uświadomienia politycznego pozwoli nam wzorowo je eksploatować i osiągać stale oszczędności mps. A to zapewni stałą sprawność techniczną służby samochodowej i podniesie na jeszcze wyższy poziom gotowość bojową naszego wojska.

por. W. Dubisz

KORESPONDENT „KIEROWCY" PRZODUJĄCYM ŻOŁNIERZEM



Nasi korespondenci to również przodujący w służbie i szkoleniu żołnierze. Rozumieją oni bowiem dobrze, że zaszczytna rola korespondenta prasy wojskowej zobowiązuje ich do tego, aby również własnym przykładem wpływać na osiągnięcia swych kolegów w pododdziałach. Na zdjęciu: przodujący kierowca i korespondent st. szer. M. Ciechowski.

HISTORII

mieckiego. Naród radziecki toczył wojnę sprawiedliwą: bronił on niezależności narodowej, honoru i wolności swej Ojczyzny; bronił wielkich zdobyczy socjalizmu. Walczył o wolność wszystkich narodów.

Przebieg wielkiej Wojny Narodowej Związku Radzieckiego dowodzi, że głównym warunkiem zwycięstw narodu radzieckiego i jego Sił Zbrojnych było mądre kierownictwo partii Komunistycznej, która wychowała go w duchu bezgranicznej miłości do socjalistycznej Ojczyzny i nienawiści do wroga, umocniła w narodzie niezachwianą wiarę w zwycięstwo słusznej sprawy. Zwycięstwo nasze zapewnione dzięki polityce partii, która konsekwentnie przygotowywała kraj i Siły Zbrojne do udzielenia należytego odporu każdemu agresorowi usiłującemu naruszyć granicę Kraju Radzieckiego i pokojowe budownictwo ludzi radzieckich; dzięki leninowsko-stalinowskiej polityce narodowościowej, której dziełem jest niewzruszona jedność narodów zespolonych w jednolitym wielonarodowym państwie radzieckim W wyniku polityki industrializacji kraju i kolektywizacji rolnictwa, kraj radziecki w krótkim czasie został przekształcony w potężne mocarstwo przemysłowo -kołchozowe, które podczas wielkiej Wojny Narodowej zapewniło zwycięstwo swym siłom zbrojnym. Polityka partii zapewniła szybką realizację wszystkich sił i środków Związku Radzieckiego w toku samej wojny do walki z wrogiem.

Zwycięstwo Związku Radzieckiego w wielkiej Wojnie Narodowej było historyczną prawidłowością. Zwyciężył naród radziecki, zwyciężył radziecki ustrój społeczno - polityczny, zwyciężyły radzieckie Siły Zbrojne wychowane przez wielką partię komunistyczną, które działały i działają na podstawie nowej radzieckiej nauki wojennej.

* * *

Dzień 22 czerwca 1941 roku stanowi więc groźne ostrzeżenie dla tych wszystkich, którzy marzyli i marzą o naruszeniu pokoju, o awanturniczej wojennej wyprawie przeciwko Związkowi Radzieckiemu, o napaści, która miałaby w ich marzeniach przynieść zwycięstwo monopolom, trustom i innym spółkom złota i śmierci. Popychając Hitlera na Związek Radziecki imperialiści anglo - amerykańscy obliczali już zyski, które miały wpłynąć do ich nienasyconych kies z zawładnięcia nieprzebranych bogactw Związku Radzieckiego. Ich marzenia pozostały jednak tylko marzeniami, a klęska Hitlera była jednocześnie ich klęską.

W wyniku zwycięstwa Związku Radzieckiego zmienił się układ sił politycznych w Europie i na całym świecie. Powstały kraje demokracji ludowych, jak: Polska, Czechosłowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria i Albania, powstała w samym centrum Europy Niemiecka Republika Demokratyczna, na dalekim wschodzie powstała potężna Chińska Republika Ludowa, otwierając nową kartę w dziejach ujarzmionych ludów kolonialnych i wskazując im drogę do wolności.

Ze zwycięstwa Związku Radzieckiego nad Hitlerem wypływa również ta udowodniona prawda, że każdy, kto ośmieli się napaść na państwo radzieckie, na państwo robotników i chłopów, tym samym musi oczekiwać niechybnej klęski.

Zwycięstwo to uczy, iż obecnie, w 9 lat po klęsce Hitlera, jakiekolwiek dążenia do hegemonii nad światem mają jeszcze mniej szans powodzenia niż kiedykolwiek przedtem. W ciągu ostatnich 9 lat niepomiernie wzrosła potęga Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. Naród radziecki pod przewodnictwem bohaterskiej partii komunistycznej z powodzeniem buduje komunizm; narody krajów demokracji ludowej budują socjalizm, rozwijając gospodarkę narodową, polepszając stale swoje warunki materialne i kulturalne. W ciągu tych 9 lat, które dzielą nas od czasu zwycięstwa Związku Radzieckiego nad hitleryzmem niepomiernie wzrosła świadomość setek milionów ludzi na całym świecie, że niezłomna pokojowa polityka ZSRR, oparta o jego niezwyciężoną potęgę jest gwarantem bezpieczeństwa narodów.

Naród radziecki i cały obóz pokoju nie chcą wojny i prowadzą pokojową politykę. Walczą z podżegaczami wojennymi wszelkich odmian i odcieni, demaskują w oczach narodów całego świata krwiożercze zamiary anglo - amerykańskich imperialistów. A jeżeli odważy się ktoś z gorącą głową napaść na Związek Radziecki, to Siły Zbrojne ZSRR gotowe są w każdej chwili znów wydać klasyczną lekcję historii jaką wydały Hitlerowi w 1945 roku.

Nowa ta lekcja będzie jeszcze boleśniejsza dla agresora niż ta, którą otrzymała armia Hitlera w roku 1945 i na pewno doprowadzi go do niechybnej zguby.

ppłk. B. Barycki

Trybuna PRZODOWNIKÓW

N-ty oddział naszej służby to prawdziwa kuźnia młodych kadr podoficerskich służby samochodowej. Największą jego chlubą jest pododdział oficera K., który zdobył już po raz drugi w tym roku sztandar przechodni dla najlepszego pododdziału i wcale nie ma zamiaru oddać go komukolwiek.

Poniżej zamieszczamy sylwetki pięciu żołnierzy z tego pododdziału.

* * *



Najwyższą lokatę w pododdziale za I i II kwartał otrzymał szer. Iwanek Jan. Ten młody przodownik wyszkolenia i dyscypliny, członek zarządu ZMP-owskiego koła, z wszystkich dotychczasowych egzaminów otrzymał przeciętną ocenę 4,81. Jako syn kierowcy — mówi Iwanek — od najmłodszych lat marzyłem o tym, by chwycić kierownicę w swoje ręce. Marzenie moje spełniło się jednak dopiero w wojsku. Pracą i nauką staram się więc odwdzięczyć dowództwu za umożliwienie mi wyspecjalizowania się w trudnych, ale bardzo ciekawych zagadnieniach naszej służby.

* * *



Szer. Rubach Jan to drugi przodownik wyszkolenia i dyscypliny tego pododdziału. Przeciętna jego dotychczasowych egzaminów wynosi 4,75. Podobnie jak Iwanek pracuje społecznie, jest członkiem zarządu ZMP-owskiego koła. Z cywila kierowca - mechanik, interesuje się racjonalizacją. Na pierwszą wystawę racjonalizatorską oddziału wykonał pomysłowy eksponat do szkolenia z zakresu elektrotechniki. Obecnie ma na warsztacie nowy pomysł, a mianowicie opracowanie noża do wycinania uszczelek do chłonic „Ursusa".

* * *



Przeciętny wynik egzaminów, 4,72 otrzymał trzeci z przodowników szer. Krzyślak Adam. Podobnie jak jego ojciec, przodujący weterynarz zespołu PGR-ów, postanowił on, że w służbie będzie nie tylko przodował, ale zdobędzie również nowy zawód. Skoro więc dowiedział się, że rozpoczęły się zapisy do podoficerskiej szkoły, stanął do raportu i został przyjęty. Dzień ten rozpoczął nową drogę w jego życiu. Krzyślak został specjalistą służby samochodowej.

* * *



Synem małorolnego chłopa jest szer. Kowalski Adam, czwarty z kolei przodownik wyszkolenia i dyscypliny pododdziału. Przeciętna jego egzaminów wynosi 4,63. Kowalski z cywila ślusarz maszynowy w czasie służby wojskowej wyrósł i zmężniał. Podniósł się również jego poziom uświadomienia politycznego, w wyniku czego mógł być przyjęty w poczet kandydatów PZPR. Docenia on wyróżnienie jakie go spotkało. Ze wszystkich sił stara się więc być wzorowym żołnierzem i dobrym członkiem partii. A to, trzeba przyznać, udaje mu się z powodzeniem.

* * *



Piątkę przodowników wyszkolenia zamyka szer. Tomaszewski Rajmund, przodownik wyszkolenia i dyscypliny z przeciętną egzaminów 4,54. Praca społeczna pochłania go podobnie jak szer. Iwanka i Rubacha. Na skutek tego wybrany został do zarządu ZMP-owskiego koła. Jest on poza tym pilny, uczynny i koleżeński, za co jest bardzo lubiany w pododdziale, a przełożeni wskazują często na niego jako na wzór żołnierza, z którego należy brać przykład

Pokonywanie PRZESZKÓD W NATARCIU



Miniona wojna wykazała, że pododdziały czołgów nacierając na obronę nieprzyjaciela wykonywały skomplikowane zadania bojowe nie tylko pod jego ogniem, lecz także zmuszone były często pokonywać różnego rodzaju przeszkody przeciwczołgowe rozmieszczone przed przednim skrajem i w głębi obrony. Nieprzyjaciel bowiem stosował je, aby zatrzymać czołgi lub zmniejszyć szybkość ich posuwania się w zasięgu ognia artylerii przeciwpancernej w celu skuteczniejszego ich rażenia. Były to przeważnie rowy przeciwczołgowe, skarpy lub przeciwskarpy, zawały oraz szczególnie groźne i szeroko stosowane pola minowe. Dlatego też właściwe wykonanie zadań bojowych przez załogi, w znacznej mierze zależało od sprawnego manewrowania na polu walki, a szczególnie od umiejętności mechanika-kierowcy pokonywania przeszkód przeciwczołgowych.

Umiejętne pokonywanie przeszkód, jakkolwiek wymaga dużej praktyki, można osiągnąć drogą systematycznego treningu. Stąd wypływa wniosek, że w czasie szkolenia winniśmy zwrócić szczególną uwagę i dążyć do opanowania tej umiejętności.

Aby osłabić wpływ przeszkód na działanie czołgów w walce, musimy znać ich rodzaje, miejsca ich prawidłowego rozmieszczenia w terenie oraz umieć pokonywać je najprostrzymi sposobami, szczególnie wtedy, gdy warunki bojowe nie pozwalają na ich obejście. W tym celu zawczasu przeprowadzamy dokładne rozpoznanie terenu i przeszkód, ustalamy przejścia w przeszkodach wykonane przez saperów oraz drogi obejścia.



Walenie drzewa.

Przy pokonywaniu przeszkód należy pamiętać, że zasadniczym ich przeznaczeniem jest powstrzymanie czołgu lub zmuszenie go do zwrócenia się i wystawienia boku pod ogień nieprzyjaciela, w warunkach bowiem bojowych wszystkie przeszkody są zazwyczaj bronione. Dlatego też pokonując je wykorzystujemy ukryte drogi podejścia do przeszkody, podchodzimy do niej i odchodzimy na maksymalnie możliwej w danym terenie szybkości, wybieramy najdogodniejsze odcinki i kierunki oraz nie zatrzymujemy czołgu przed przeszkodą, na niej i za nią.

Rozpatrzmy teraz sposoby pokonywania zasadniczych przeszkód:

Na przykład w celu pokonania wału włączamy bezpośrednio przed nim niższą przekładnię i zwiększamy obroty silnika. W momencie gdy czołg wejdzie na wał, a jego przód zacznie przechylać się przez grzbiet wału, musimy przyhamować zmiejszając do minimum obroty silnika, aby złagodzić uderzenie o ziemię przedniej części czołgu. Jeżeli teren za przeszkodą pozwala na poruszanie się czołgu na wyższych przekładniach, to przeciwboczne wału wykorzystujemy dla rozpędu. Jeżeli zaś teren za wałem uniemożliwia ruch na wyższej przekładni, to przy zjeżdżaniu ze zbocza hamujemy silnikiem.



Pokonywanie pali (słupów) przeciwczołgowych.

W początkowym szkoleniu największą trudność sprawia nam określenie momentu przechylania się czołgu przez grzebiet wału oraz czasu, w którym winniśmy do minimum zmniejszyć obroty silnika. Moment ten najłatwiej jest określić za pomocą wysokich przedmiotów, jeśli takie znajdują się w rejonie przeszkody, względnie za pomocą obłoków na horyzoncie.

Pokonując wał, możemy również w pełni wykorzystać siłę bezwładności czołgu nie zmieniając przekładni. Zwykle wykonujemy to w ten sposób, że do przeszkody podchodzimy na czwartej przekładni, a pod samym wałem zmniejszamy obroty silnika. Czołg siłą bezwładności wchodzi na wał. Jeśli szybkość jazdy przy wejściu czołgu na wał jest zbyt wielka i zachodzi obawa silnego uderzenia o ziemię, należy na grzbiecie wału przyhamować jednym ze sprzęgieł. Zmniejsza to szybkość i nieco kierunek ruchu, a tym samym łagodzi uderzenie czołgu o ziemię. Jeżeli natomiast szybkość zaczyna się zmniejszać i jest obawa, że czołg nie pokona wału siłą bezwładności wtedy zwiększamy obroty.

Rowy przeciwczołgowe pokonujemy po wykonaniu w nich przejść przez saperów względnie po ich zniekształceniu przez rozbijanie gruntu. Najbardziej niebezpieczny dla czołgów w czasie przekraczania rowu przeciwczołgowego jest moment, gdy czołgi wychodząc z przeszkody nastawiają pod ogień nieprzyjaciela dna i nie mogą przy tym prowadzić skutecznego ognia. Moment ten powinny zabezpieczyć czołgi i działa pancerne osłaniające ogniem pokonywane przeszkody.

Częstymi przeszkodami napotykanymi na polu walki są leje i doły. Małe nie stanowią przeszkody i przepuszczamy je zwykle między gąsienicami, natomiast szerokie, pokonujemy na niższych przekładniach,



Pokonywanie zapór z drutu kolczastego

kierując czołg w środek leja. W chwili opadania czołgu do leja zmniejszamy obroty silnika, natomiast gdy przód gąsienic dotknie dna leja szybko je zwiększamy.

Przy wyjeżdżaniu czołgu z leja, w chwili gdy jego przód opuści się na równy teren, ponownie zmniejszamy obroty silnika, a po zupełnym wyrównaniu się czołgu dostosowujemy je do potrzeb dalszej jazdy.

Aby nie zmniejszać szybkości przy pokonywaniu leja i uniknąć uderzenia w jego dno, stosujemy następujący sposób: gdy czołg swoim środkiem ciężkości nie dochodzi jeszcze na kilkadziesiąt centymetrów do skraju leja, przyhamowujemy bocznymi sprzęgłami, w rezultacie czego następuje skłon korpusu i czołg płynnie wchodzi w lej.

Okopy o szerokości do 2,5 m pokonujemy na normalnej szybkości czołgu, a nieco szersze z rozpędu. Musimy jednak dbać o to, aby przez nieuwagę nie wprowadzić gąsienicy do okopu. W razie gdy przód czołgu zawiśnie nad okopem, zwiększamy obroty silnika i kontynuujemy ruch nie zmieniając obrotów i nie wyłączając sprzęgła głównego. Należy również unikać ruchu czołgu wzdłuż okopów.

Skarpy, przewyższające zaczepienie czołgu, pokonujemy po ich zniekształceniu lub za pomocą środków zwiększających przekraczalność czołgu. Dla pokonania skarp z miękkiego gruntu można rozbić górną warstwę ziemi gąsienicami. Uderzając o skarpę czołg prowadzi się na pierwszej przekładni, pod kątem prostym, przy czym dajemy 2-3 m rozpędu. Przeciwskarpy o wysokości większej niż połowa długości czołgu pokonujemy również po ich zniekształceniu lub za pomocą środków zwiększenia przekraczalności. Jeśli są one na gruncie miękkim, można pokonywać je w ruchu bez hamowania, przy czym w chwili wzniesienia przedniej części czołgu nad przeciwskarpą, zwiększamy obroty silnika. Przeciwskarpy o wysokości mniejszej niż połowa długości czołgu pokonujemy pod kątem prostym na niskiej przekładni.

Pola minowe, jeżeli warunki na to pozwalają, obchodzimy, jeśli zaś nie, to przechodzimy przez przejścia wykonane przez saperów.

Wymienione sposoby pokonywania przeszkód przeciwczołgowych nie są proste i wymagają od nas znajomości zasad, a przede wszystkim praktyki i dużego doświadczenia. Umiejętne ich stosowanie znacznie zwiększa średnią szybkość czołgu, umożliwia szybkie pokonywanie przeszkód i zapór oraz zmniejsza jednocześnie możliwości uszkodzenia czołgu w walce.

Szybkość ruchu czołgu i umiejętność pokonywania przeszkód przeciwczołgowych jest jednocześnie miernikiem wyszkolenia każdego mechanika - kierowcy.

H.K.

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

NIE MÓW HOP

Tak się czasem zdarza. Bród rozpoznany. Twardy, łagodny zjazd do wody. Przeciwległy brzeg również jak wymarzony. Samochody pokonują już kolejno przeszkodę wodną. Te, które są po przeciwnej stronie odjeżdżają do pobliskiego zagajnika gdzie wyznaczono miejsce formowania kolumny. Tymczasem zaistniała nieprzewidziana przez nikogo przerwa. To rzeczywiście zastanawiające. Bo skądże. Samochody technicznie sprawne. Bród? — O takim, żaden z kierowców przeprawiającej się kolumny nawet nie marzył. Więc cóż u licha spowodowało tę nieprzewidzianą przez nikogo przerwę w marszu.

Tajemnica się szybko wyjaśnia. Otóż w zapale pościgu za cofającym się „nieprzyjacielem", zapomniano zbadać grunt przeciwległego brzegu, który dopiero po wyjechaniu z wody kilku GAZ-ów okazał się tak wyraźnie gliną, że któryś z samochodów zatrzymał się, ponieważ koła wpadły w poślizg.



Przerwa nie trwała jednak długo, bo jeden z bardziej doświadczonych kierowców zaproponował, że „gdyby wyjeżdżającym z wody samochodom podłożyć pod koła coś w rodzaju drabin, to nawet najbardziej gliniasty brzeg nie będzie trudny do pokonania". Błyskawicznie zrealizowano praktyczny pomysł i po upływie kilkunastu minut kolumna goniła cofającego się „nieprzyjaciela", który jednak bądź co bądź zyskał na czasie.

A początkowo wszystko wydawało się niezwykle proste.

Jak posługiwać się gaśnicą

W okresie letnim w czasie suszy i upałów ochrona przeciwpożarowa staje się szczególnie ważnym zagadnieniem.

Obrona przeciwpożarowa polega głównie na niedopuszczeniu do powstawania pożarów, jednak w razie powstania pożaru musimy umieć szybko i skutecznie go zlikwidować. Do likwidowania pożarów pojazdów mechanicznych służą gaśnice samochodowe. Gaśnice samochodowe są to ręczne aparaty gaśnicze, zawierające substancję gaszącą oraz energię potrzebną do wyrzucenia tej substancji na ogień. Gaśnice są tak skonstruowane, że w każdej chwili mogą być gotowe do użycia. Gaśnice służą do gaszenia pożarów w zarodku.

W gaśnicach tetrowych środkiem gaszącym jest tetra (czterochlorek węgla, CCl_4). Tetra jest płynem bezbarwnym, o ostrym zapachu, bardzo łatwo parującym. Pary tetry są trujące: w zetknięciu z rozgrzanymi metalami, tetra wytwarza fosgen — trujący gaz bojowy; wdychanie par tetry powoduje zawroty głowy i mdłości.

W razie powstania pożaru na pojeździe, należy przede wszystkim, w miarę możności, zamknąć kurek dopływu paliwa do gaźnika, a następnie szybko zdjąć gaśnicę z wieszaka, odkręcić w lewo kółko zaworu i skierować strumień tetry na ogień. Podczas gaszenia zawór gaśnicy trzymać w górnym położeniu.

Należy pamiętać, że gaśnica służy przede wszystkim do gaszenia pożarów w zarodku, ponieważ jej siła gaśnicza wynosi 1 m²; do gaszenia płonącego całego pojazdu należy użyć kilku gaśnic o większej sile gaśniczej lub gasić w połączeniu z innymi środkami (piasek, płachty itp.).

Tetrowa gaśnica samochodowa o pojemności 1 litra składa się z butli — 1, do której przyspawana jest rękojeść—2. W dnie butli znajduje się otwór do napełniania gaśnicy zamknięty korkiem — 3. W górnej części butli znajduje się zawór — 4 połączony z rurką syfonową — 5.

Butla jest wykonana z blachy stalowej pokrytej od wewnątrz ołowiem w celu zapobieżenia powstawaniu fosgenu przy zetknięciu się tetry ze stalowymi ściankami butli. W butli znajduje się tetra i sprężone powietrze. Rękojeść przyspawana do zewnętrznej ścianki butli służy do trzymania gaśnicy w czasie gaszenia pożaru.

Zawór składa się z korpusu, prądowniczki. nakrętek mocujących i dławikowych oraz sworznia zamykającego, na którego końcu znajduje się kółko służące do sterowania sworzniem. Pokręcając kółko podnosimy lub opuszczamy sworzeń zamykający wskutek czego zamykamy lub otwieramy połączenie wnętrza butli z atmosferą. Zewnętrzna część prądowniczki jest nagwintowana i na nią nakręcamy w czasie napełniania butli sprężonym powietrzem zaworek zwrotny — 6.



Gaśnica tetrowa

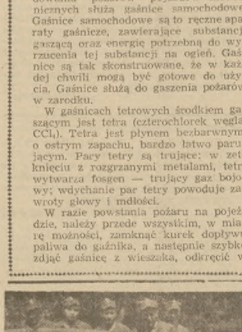
Tetra znajdująca się w butli pod ciśnieniem sprężonego powietrza zapełnia rurkę syfonową, w momencie zaś otwarcia zaworu tetra zostaje wyrzucona poprzez prądniczkę strumieniem na zewnątrz. Tetra jest wyrzucana dopóty, dopóki jej poziom w butli nie osiągnie poziomu dolnej krawędzi rurki syfonowej.

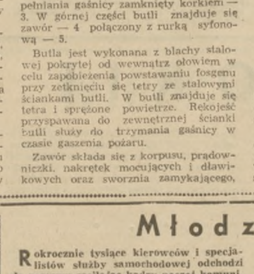
Jeżeli ciśnienie powietrza w butli jest za małe, niezdoła ono wyrzucić ładunku z butli lub wypcha tylko część ładunku, nie dając odpowiedniej długości strumienia gaszącego.

Dlatego utrzymanie odpowiedniego ciśnienia powietrza w butli wynoszącego około 6 atmosfer jest niezbędnym warunkiem sprawnego działania gaśnicy.

Młodzi kierowcy

Rokrocznie tysiące kierowców i specjalistów służby samochodowej odchodzi do rezerwy zasilając kadry naszej komunikacji, transportu, budownictwa, POM-ów, GOM-ów, PGR-ów i spódzielni produkcyjnych. Są to — jak wiecie — tacy sami jak wy synowie robotników i chłopów, którzy po wypełnieniu zaszczytnego obowiązku — odbycia służby wojskowej — teraz, jako wysoko kwalifikowani fachowcy i specjaliści wracają do kopalń, hut i fabryk, wracają na wieś. Przed wojskiem niewielu tylko z nich miało do czynienia z samochodami, a ogromna większość mogła zaledwie marzyć o pracy przy pojazdach mechanicznych. To więc, że wracali do domu jako wzorowi kierowcy i wysoko kwalifikowani specjaliści mieli do zawdzięczenia ludowemu Wojsku Polskiemu. Tymi słowy zakończył swoje przemówienie oficer P. w dniu rozpoczęcia kursu samochodowego w N-tym oddziale.





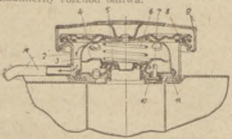


1. Instruktorzy na zbiórce. Za chwilę otrzymają zadanie na dzień dzisiejszy.
2. Dowódca, oficer B. podaje temat zajęć.
3. Kursanci przeprowadzają przegląd techniczny „przed wyjazdem".

OBSŁUGA samochodu w polu

WIĘCEJ TROSKI O OBSŁUGĘ UKŁADU CHŁODZENIA

Latem, wskutek upałów i pracy samochodów w terenie układ chłodzenia wymaga szczególnie pieczołowitej obsługi, ponieważ niewłaściwa jego praca ma ogromny wpływ na zużycie silnika i na nadmierny rozchód paliwa.



Rys. 1. Korek chłodnicy samochodu GAZ-67B

Sprawdzanie poziomu wody w chłodnicy i dolewanie jej w razie potrzeby należy do podstawowych obowiązków kierowcy podczas codziennej obsługi samochodu przed wyjazdem z parku, przy przeglądzie w czasie postojów w drodze, a także po powrocie do parku. Nie wolno wyjeżdżać z parku jeśli poziom wody w chłodnicy nie sięga krawędzi rurki kontrolnej.

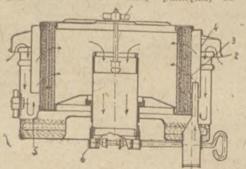
Ale na sprawdzeniu poziomu wody i ewentualnym dolaniu jej nie powinna się kończyć troska kierowcy o układ chłodzenia. Zdejmując korek chłodnicy trzeba sprawdzić stan dwóch jego uszczelek: fibrowej — 11 (rys. 1), umieszczonej na szyjce wlewu pod korkiem chłodnicy, dzięki której osiąga się hermetyczność układu chłodzenia i gumowej — 8, znajdującej się w korku, która uniemożliwia wydostawanie się pary (w razie wrzenia wody) spod kurka bezpośrednio do atmosfery (pod maskę silnika), lecz zmusza ją do wyjścia przez rurkę kontrolną chłodnicy. Obydwie uszczelki powinny być całe, gładkie i nie popękane. Poza tym trzeba obejrzeć stan zaworów korka: ciśnieniowego (parowego) — 4 i podciśnieniowego (powietrznego) — 7. Zacinanie się tych zaworów jest niedopuszczalne. Trzeba pamiętać, że uszkodzony zawór ciśnieniowy może spowodować rozerwanie rurek chłodnicy lub wzdęcie jej zbiorników, a zawór podciśnieniowy zgniecenie rurek i zbiorników chłodnicy.

Korek chłodnicy, po włożeniu, powinien być szczelnie umocowany na szyjce wlewu.

Niezależnie od tego czy poziom wody był uzupełniany, czy też nie, trzeba przekonać się czy woda nie przecieka z chłodnicy, zwłaszcza w miejscach połączenia elastycznych przewodów wodnych z krótkimi rurami silnika i przez kurki spustowe.

OBSŁUGA FILTRU POWIETRZA SAMOCHODU ZIS-151

Filtr powietrza samochodu ZIS-151 pracuje wg schematu bezwładnościowych filtrów olejowych z podwójnym oczyszczaniem powietrza. Filtr ten należy czyścić po przebiegu każdych 3 000 km; pracując zaś w warunkach silnego zakurzenia powietrza — codziennie. Należy pamiętać, że



Rys. 2. Filtr powietrza

długowieczność silnika w znacznym stopniu zależy od stanu filtru powietrza, a więc od oczyszczenia go we właściwym czasie.

Dla oczyszczenia filtru należy go zdjąć, odkręcić nakrętkę skrzydełkową — 1 (rys. 2), unieść pokrywkę — 2, wyjąć element filtrujący — 3 i stabilizator oleju — 5, po czym starannie umyć naftą pierścień prowadzący — 4, wanienkę olejową i element filtrujący.

Filtr powietrza trzeba składać w następującej kolejności: obudowę filtru napełnić olejem silnikowym do wysokości znaku (około 0,7 l), po czym ustawić stabilizator oleju; następnie włożyć element filtrujący zwilżony obficie olejem silnikowym, włożyć pokrywę i umocować nakrętką skrzydełkową.

Zakładając filtr powietrza na silnik (patrz rys. 3) należy ustawić go na rurze gaźnika i nie dociągając zacisku połączyć sztywnym wężem rurę — 1 z metalową rurką wietrzenia kadłuba silnika i umocować wąż zaciskami — 2 i 3. Następnie nakrętką skrzydełkową — 4 umocować górną część wspornika — 5 na obudowie



Rys. 3. Ustawienie filtru powietrza

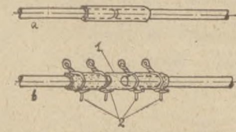
filtru i dociągnąć ręką śrubę zacisku 6 (rys. 2) szyjki filtru powietrza nie używając do tego wkrętaków, kluczy itp. Sprawdzić czy filtr jest równo ustawiony.

NAPRAWA PRZEWODU BENZYNOWEGO

W okresie letnich ćwiczeń wskutek jazdy w terenie i po złych drogach przewody benzynowe narażone są na rozmaite uszkodzenia jak: pęknięcia, złamania, nieszczelność itp. powodujące wyciekanie benzyny.

Przeciekanie benzyny u nasadki przewodu można chwilowo usunąć nawijając lnianą nitkę lub cienki sznur azbestowy na koniec przewodu obok pierścienia uszczelniającego.

Złamany przewód benzynowy można doryweczo naprawić za pomocą kawałka metalowej rurki, której wewnętrzna średnica



Łączenie złamanego przewodu benzynowego

a — łączenie przewodu za pomocą metalowej rurki; b — łączenie za pomocą gumowej rurki; 1 — rurka gumowa; 2 — zaciski z drutu.

powinna być taka sama, jak zewnętrzna średnica złamanego przewodu. Ten sposób naprawy pokazano na rysunku oznaczonym literą „a". Zewnętrzną powierzchnię końców złamanego przewodu i wewnętrzną powierzchnię rurki, za pomocą której łączymy złamany przewód należy wygładzić i pobielić cyną. Następnie końce złamanego przewodu wprowadzamy do łączącej rurki, której końce lutujemy.

Drugi sposób naprawy złamanego przewodu polega na tym, że końce przewodu łączymy gumową rurką o odpowiednim przekroju. Rurkę gumową przyciskamy do przewodu benzynowego za pomocą zacisków wykonanych z drutu, jak pokazano na rysunku oznaczonym literą „b". Zaciski należy dociągnąć z obu stron. Sposób ten jako mniej skomplikowany i nie wymagający lutowania może być łatwo zastosowany w drodze jako doraźny środek naprawczy.

zrób to sam

Który z nas motocyklistów nie stawał przed problemem, w jaki sposób, bez wielkiego nakładu sił i cennego czasu, usunąć wgniecenie rury wydechowej spowodowane uderzeniem lub wypadkiem. Dzięki urządzeniu kpr. Snicy stosowanemu szeroko w oddziale N. sprawa ta przedstawia się całkiem prosto. Wystarczy mały podręczny warsztat, aby wykonać odpowiedni przyrząd ułatwiający w dużej mierze wspomnianą pracę (patrz rysunek). Przyrząd ten musi posiadać otwór, do którego zamocowuje się koniec uszkodzonej rury wydechowej. Średnica otworu w przyrządzie musi być, oczywiście, przystosowana do średnicy rury. W przyrządzie widzimy również korbkę do nawijania drutu na jego wałek, co pozwala na przeciąganie w rurze małego wałka stalowego o średnicy równej wewnętrznej średnicy rury. Miejsce wgniecone musi być w czasie naprawy odpowiednio podgrzane. Drut stosujemy o ⌀ 4 lub 5 mm z materiału miękkiego, aby nie kaleczył wnętrza rury.

Z doświadczenia wiemy, że przyspawanie końca drutu do wałka nie jest trwałe. Lepiej wywiercić w wałku metalowym otwór, przetknąć przez niego drut i po nagrzaniu rozpłaszczyć jego zakończenie. Zamocowanie takie jest o wiele trwalsze.

Przy szczególnie głębokich wklęśnięciach, w celu ułatwienia pracy, przeciągamy najpierw wałeczki o mniejszej średnicy, ażeby początkowo w przybliżeniu uzyskać profil rury. Na samym końcu stosujemy dopiero wałek o średnicy ściśle przystosowanej do średnicy rury, aby całkowicie wypchnąć od środka wklęśnięcie czy wgłębienie.

Jeśli chodzi o inne pomoce warsztatowe, to można je znaleźć w każdym, chociażby najmniejszym, podręcznym warsztacie. Potrzebne jest jeszcze imadło ślusarskie do zamocowania przyrządu oraz palnik benzynowy do podgrzania wgniecionego miejsca.



Zagadki SAMOCHODOWE

ODPOWIEDŹ NA ZAGADKĘ SAMOCHODOWĄ Z NR 10 „KIEROWCY"

nadesłana przez szer. W. Antczaka

Odpowiedź na pytanie 1-sze. „Czy kierowcy postąpili słusznie?".

Kierowcy postąpili niesłusznie, gdyż siła rozrywająca linę będzie w tym wypadku równa sile jednego wyciągu linowego, a to dlatego, że wektory sił będą się nawzajem redukowały, praca zaś będzie ta sama co dla jednego wyciągu.

Wjechać pod górę 2 razy szybciej samochód mógłby wtedy, gdyby wyciąg samochodu stojącego na dole miał swój osobny punkt zaczepienia o pal znajdujący się na wzgórzu, a samochód stojący na górze pomagałby mu w sposób pokazany na rysunku.

W powyższym wektory sił dodaje się.

Odpowiedź na pytanie drugie.

Drugi samochód znajdzie się na wzgórzu w takim samym czasie co samochód pierwszy, który zaczepił swoją linę o pal na wzgórzu.

szer. W. Antczak

OD REDAKCJI

Całkowicie słuszna i wyczerpująca odpowiedź szer. Antczaka uwolniła nas od zabierania głosu w sprawie zagadki samochodowej z Nr 10 „Kierowcy". Szer. Antczak uzyskał za nią I. nagrodę — trzy książki fachowe. Poza tym prawidłowe rozwiązanie nadesłali: szer. Mogilski, Turlej, Filipiak, kpr. Podgórski, Ciupa i Zagórski, plut. Wiktorczyk, ofic. Rokita i Pagórski. Wszyscy oni nagrodzeni zostali książkami.

STETOSKOP

Pragnąc wykryć niedomaganie silnika samochodu czy czołgu, nie uciekając się do jego rozbiórki, musimy go osłuchać. Czynność ta do złudzenia przypomina osłuchiwanie chorego przez lekarza. Każdy jednak wie, że lekarz osłuchuje pacjenta przez specjalny aparat zwany stetoskopem. Doświadczenie wykazało, że stetoskop po małych zmianach nadaje się również do osłuchiwania silnika, i że również na tym polu oddaje nieocenione usługi.

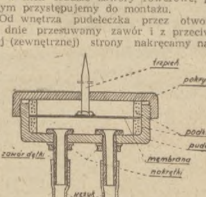
Stetoskop jest aparatem zupełnie prostym i z powodzeniem da się wykonać w każdym warsztacie ślusarskim.

Aby przystąpić do budowy stetoskopu musimy mieć:

1) pręt stalowy o średnicy 8 mm i dł. około 170 mm,
2) blachę stalową o grub. 1 mm i wymiarach 100 × 100 mm,
3) pudełeczko z zakręcaną pokrywką, ebonitowe, o średnicy ok. 80 — 100 mm i wysokości ok. 20 mm,
4) dwie rurki gumowe o długości ok. 1 m i średnicy 10 — 12 mm,
5) końcówki lekarskiego stetoskopu służące do umieszczenia w uszach (można je nabyć w sklepie z przyborami lekarskimi),
6) dwa metalowe zawory od dętek rowerowych bez środków, lecz z nakrętkami mocującymi je w otworze dętki.

Po zgromadzeniu w/w przedmiotów przystępujemy do wykonania aparatu. W tym celu jeden koniec pręta opiłowujemy lub obtaczamy na dość ostry stożek, drugi zaś gwintujemy na długość 10 mm tak, aby można było nakręcić na niego zwykłą sześciokątną nakrętkę. Następnie wycinamy z blachy stalowej krążek o takiej średnicy, aby mieścił się w przygotowanym pudełeczku ebonitowym. Dokładnie na środku krążka blachy (przepony) przylutowujemy nakrętkę, w którą następnie wkręcamy pręt. Dalej w wieczku pudełeczka wiercimy otwór o średnicy odpowiadającej średnicy pręta stalowego. W spodzie pudełka wiercimy dwa otwory, tak aby można było w nich osadzić zawory rowerowe, po czym przystępujemy do montażu.

Od wnętrza pudełeczka przez otwory w dnie przesuwamy zawór i z przeciwnej (zewnętrznej) strony nakręcamy nań



nakrętki mocujące (rys.). Następnie na dnie pudełeczka układamy podkładkę sklejoną z kilku warstw tektury. Wymiary podkładni: grubość 5 mm, średnica zewnętrzna równa średnicy wewnętrznej pudełeczka, szerokość podkładki ok. 5 mm. Na podkładkę ułożoną na dnie pudełeczka wkładamy przeponę przylutowaną nakrętką ku górze. Na przeponę nakładamy drugą podkładkę tekturową o tak dobranej grubości, aby po nałożeniu na pudełko pokrywki, przepona była zaciśnięta między obydwiema podkładkami.

(Dokończenie w następnym numerze)

szkolą się na obozie letnim

Od tego czasu minęło wiele obozowych dni. Kursanci zapoznawali się z budową poszczególnych pojazdów i ich eksploatacją. Dobrze poznali również przepisy o ruchu kołowym. Z dnia na dzień coraz lepiej posługiwali się sprzęgłem i przełączali biegi, coraz pewniej siedzieli za kierownicą.

Obecnie wielu z nich potrafi już bezbłędnie pokonać całą trasę nauki jazdy łącznie z przejazdem przez podmokły teren, mostek i w bród. Szczególnie jednak dobrymi wynikami poszczycić się mogą szer szer.: Rękoś Jerzy, Myczak Michał, Misiurny Hieronim, Bąbczyński Mieczysław, Prędki Tadeusz i Szeszuła Czesław. Pozostali jednak kursanci, którzy pod okiem doskonałych wykładowców i doświadczonych instruktorów nadal doskonalą swoje umiejętności, nie ustają ani na chwilę. Oni również pragną ukończyć kurs z jak najlepszą oceną. Wiedzą bowiem, że nowoczesne samochody, w które wyposażone jest nasze ludowe wojsko prowadzić mogą tylko kierowcy o wysokich kwalifikacjach.







1. Przyjemny jest krótki odpoczynek na słonecznej polanie.

2. Kolumna gotowa. Za chwilę wyruszy w drogę.

3. Szer. Zieliński, Olejnik i Gruchot po komendzie „zbiórka przy samochodach".

II eliminacja patrolowych Mistrzostw Polski



NA TRASIE RAIDÓW o mistrzowskie tytuły

Niejednokrotnie pisaliśmy, że motocyklowe raidy terenowe to ciężka próba zawodników i maszyn. Potwierdził to w całej pełni tegoroczny Raid Świętokrzyski, będący II eliminacją do patrolowych Mistrzostw Polski, rozegrany w rejonie Kielc w dniach 5 i 6 czerwca br. Pomimo przepięknej, sprzyjającej pogody 500-kilometrowa trasa zmusiła do wycofania się przeszło połowę zawodników, których maszyny w znacznej większości nie odpowiadały niestety bardzo trudnym warunkom terenowym raidu.

A przecież sama jazda w terenie, to w naszych raidach patrolowych jeszcze nie wszystko. Zawodników bowiem czekają liczne próby na trasie, które często decydują o zwycięstwie i kolejności dalszych miejsc. Jak wiadomo próby te, to strzelanie z kbks, rzuty granatem, wykonanie kilku zadań na orientację (otrzymanych w kopercie), a poza tym przejazdy odcinków obserwowanych i jazda nocna. Łączna, najmniejsza ilość punktów uzyskanych przez patrol daje motocyklistom zaszczytne zwycięstwo.

Do takich właśnie prób wystartowało na trasę Raidu Świętokrzyskiego 46 patroli motocyklowych, składających się każdy z trzech zawodników. Ponad połowę, bo aż 28 patroli wystawiły Sekcje Motorowe Ligi Przyjaciół Żołnierza z całego kraju. W raidzie wzięło również udział 8 patroli wojskowych.

I ETAP — OGNIOWA PRÓBĄ

Cały pierwszy dzień tego dwudniowego raidu został bez mała przeznaczony na pokonanie I etapu o długości 302 km. Etap ten od razu zadecydował o klasyfikacji poszczególnych patroli i przydatności motocykli do ciężkiej jazdy terenowej. Tu również od razu okazało się niestety, że wiele jeszcze naszych zrzeszeń sportowych (a może tylko motocyklistów) zbyt małą wagę przywiązuje do starannego, wszechstronnego przygotowania sprzętu do tak trudnej imprezy.



Oficer Malinowski ze zwycięskiego patrolu na odcinku obserwowanym.



Stylową jazdę na trudnych odcinkach zademonstrował st. szer. Marchliński z OWKS — Warszawa.

DOBRE PRZYGOTOWANIE MASZYNY PODSTAWA SUKCESU

Raidy terenowe przez Góry Świętokrzyskie rozgrywane są już od kilku lat i ich trudna trasa dobrze znana jest motocyklistom w całym kraju. Raidy te ustępują pod względem ciężkiego terenu jedynie trasie Raidów Tatrzańskich. Tymbardziej należy się dziwić niefrasobliwemu przygotowaniu większości maszyn. Prawie zupełnie nie widziało się przy startujących motocyklach dodatkowych wzmocnień czy zabezpieczeń. A przecież na wyboistej górskiej drodze wiele nakrętek czy złączy mają tendencję do obluzowywania się. Tłumiki, błotniki, latarnie przednie mogą po kilkuset kilometrach wertepów i kamieni zacząć „dzwonić" i łatwo o ich urwanie czy uszkodzenie.

Pomyślało o tym zaledwie kilka patroli. Trzeba przyznać, że nasze wojskowe motocykle były w większości dobrze przygotowane i zabezpieczone przed górskim szlakiem raidu. Temu w znacznej mierze możemy zawdzięczać duży sukces, jaki odniosły one w raidzie, przybywając na metę z minimalną ilością punktów karnych (patrz: „Wyniki raidu").

Jednakże los 75 zawodników wycofanych z raidu był poważnym ostrzeżeniem, że nie wolno lekceważyć starannego przygotowania maszyn przed tak ciężką górską imprezą.

Już na 1 etapie z powodu uszkodzenia maszyn wycofać się musiało 15 trzyosobowych patroli. Etap ten prowadził m. in. przez pasmo Gór Świętokrzyskich szczytami: Św. Krzyż i Św. Katarzyna, gdzie znajdował się pierwszy przejazd obserwowany. Drugi odcinek obserwowany nie mniej trudny oczekiwał zawodników już w pobliżu Radomia, gdzie 1-godzinna przerwa pozwalała wypocząć po trudach forsowania kieleckich bezdroży.

WYŻSZY POZIOM KONKURENCJI WOJSKOWEGO RAIDU PATROLOWEGO

Pozostałe próby I etapu, jak rzut granatem i wykonanie zadań orientacyjnych, wojskowe patrole wykonały równie dobrze. Trzeba tu podkreślić, że od czasu wprowadzenia wojskowych konkurencji w raidach LPŻ, a więc w ciągu ostatniego roku bardzo poprawiły się wyniki zawodników CWKS-u i innych Sekcji Motorowych wojska uzyskiwane na strzelnicy i w rzutach granatem.

Jeszcze przed rokiem zawodnicy wojskowi potrafili przegrać raid patrolowy na skutek słabszych trafień do tarczy z kbks i rzutów granatem, chociaż na trasie, jako motocykliści, byli bezsprzecznie lepsi. Jednakże praca w tym kierunku i stały trening dały już rezultaty. Chociaż LPŻ-towcy strzelają dobrze, jednak nasi wojskowi sportowcy są często jeszcze lepsi, podtrzymując na strzelnicy chlubne tradycje wojskowego sportu strzeleckiego.

NOCNA JAZDA

Drugim etapem Raidu Świętokrzyskiego była nocna jazda zawodników w niemniej trudnym terenie. Mieli oni do pokonania 112 km, w tym również przejazd przez odcinki terenowe na zboczach góry Św. Krzyż. Podobnie jak w etapach dziennych jazda ta odbywała się jedynie na podstawie wręczanej zawodnikom przy starcie mapki. Również i w tym etapie czas przeznaczony na pokonanie nocnej trasy zmuszał zawodników do szybkiego i bezbłędnego orientowania się w terenie. I z tej próby nasi wojskowi zawodnicy wywiązali się dobrze. Nie powtórzył się przykry wypadek z ub. roku, gdy patrol OWKS — Warszawa, będąc murowanym kandydatem na zwycięzcę w Raidzie LPŻ — Szlakami Zwycięstw (Pom. Zach.) błądził podczas nocy i zaprzepaścił pierwsze miejsce.

Z doświadczeń nocnej jazdy nasuwa się jedynie uwaga o konieczności zapewnienia motocyklom dobrego i niezawodnego oświetlenia. Niejednokrotnie bowiem podczas jazdy w terenie latarnie przednie, instalacje elektryczne, czy same żarówki narażone są, na skutek wstrząsów, na uszkodzenie. Defekty tego rodzaju miało kilku zawodników. I tak np. J. Pola z CK LPŻ-Warszawa prowadził w nocy na swym świetle kolega z własnego patrolu.



Trasa raidu prowadziła często kamienistymi urwiskami Gór Świętokrzyskich

Ale gdy i koledze zgasła od wstrząsów żarówka dobry raidowiec Pol znalazł się szybko poza trasą, odczuwając to boleśnie. Tego rodzaju fakty każą zaopatrywać się przed nocną jazdą w zapasowe żarówki, a nawet dodatkowe reflektorki, jak to widzieliśmy swojego czasu u Z. Kupczyka z CWKS-u.

NASZE WNIOSKI

Najważniejszą sprawą, którą należałoby podkreślić pisząc o tegorocznym Raidzie Świętokrzyskim byłby fakt, że udowodnił on w sposób zdecydowany dużą popularność jaką cieszą się już wśród zawodników, nasze raidy patrolowe do mistrzostw Polski. Raidy tego typu zostały jak wiadomo wprowadzone dopiero w roku ub., a organizacja ich została powierzona Lidze Przyjaciół Żołnierza z jej Centralnym Klubem (Sekcją Motorową) na czele. I właśnie dzięki sprawności tej organizacji, dzięki dużym sportowym walorom, jakie organizator potrafił zawsze dostarczyć na trasie swych raidów patrolowych, zawodnicy motorowi z całego kraju „rozsmakowali" się w imprezach tego typu. Nasi najlepsi raidowcy, którzy niegdyś uważali, że godne są ich jedynie raidy indywidualne do Mistrzostw Polski (motokrosy, raidy obserwowane itd) lub imprezy międzynarodowe, dziś zmienili już zdanie. Z uporem trenują strzelanie i rzuty granatem, gdyż wiedzą, że w raidzie patrolowym czeka ich nie tylko atrakcyjna sportowa trasa, ale i różnego rodzaju ciekawe próby, a potem... wiele cennych nagród, których w raidach indywidualnych zazwyczaj nie ma.

Że raidy tego typu dobrze odpowiadają już naszym wojskowym zawodnikom mówią o tym chociażby same wyniki. Zarówno w kat. 250 ccm, jak i powyżej 250 ccm zdecydowane prowadzenie po dwóch eliminacjach objęli wojskowi (patrz I eliminacja „Kierowca" Nr 6 str. 8). Dzięki temu mają oni obecnie najwięcej szans na zdobycie tegorocznych patrolowych mistrzostw Polski, które rozgrywają się o zaszczytną nagrodę Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego. Tymbardziej więc należy dziwić się stanowisku kierownictwa Sekcji Motorowej CWKS, które nie dało maksimum starań, aby zabezpieczyć wojskowych zawodników w pewny 100% sprzęt, oraz liczniej obsadzić niektóre kategorie, przez co zwiększyła by się pewność wygrania raidu przez pion wojskowy. Faktem jest bowiem, że maszyny zwycięskiego patrolu w kat. powyżej 250 ccm (w składzie ofic. Górnicki, Filemonowicz i Malinowski) są już dobrze wysłużone. Natomiast kierownictwo CWKS pamięta o tym jedynie w eliminacjach indywidualnych, dostarczając tylko wtedy niektórym z tych zawodników lepszych maszyn. Również patrol OWKS — Warszawa, który zajął 2 miejsce w tej samej kategorii, borykać się musiał cały czas na trasie raidu z rozsypującym się motocyklem i tylko zawdzięczać należy silnej woli i uporowi zawodników, że np. szer. Witwicki dobrze przejechał część raidu i zakończył go bez akumulatora (na samej prądnicy), chociaż mówiono już o wycofaniu patrolu.

Dziwi nas również nieobecność na II eliminacji patrolu wojskowego z OWKS Bydgoszcz. Zajął on w Karpaczu na I eliminacji 2 miejsce i bezwątpienia mógłby nadal odgrywać w walce o mistrzostwo patrolowe Polski poważną rolę.

Miejmy jednak nadzieję, że w następnych eliminacjach patrolowych kierownictwo wojskowego sportu motorowego już lepiej zabezpieczy udział swych zawodników w tak wartościowej imprezie. Skłonni jesteśmy wierzyć, że zrobi to ono z racji doceniania patrolowych mistrzostw Polski, a nie tylko z uwagi na wyłaniający się, dzięki doskonałej postawie motocyklistów wojska, sukces w skali ogólnokrajowej — zdobycie w roku bież. szarf mistrzowskich w raidach patrolowych.

* * *

WYNIKI RAIDU PATROLOWEGO

KLASA 125 CCM

1. Patrol Stal Wrocław — 99 pkt; 2. LPŻ Kielce — 138 pkt; 3. CK LPŻ Warszawa — 139 pkt.

Ogółem wystartowało w kat. 125 — 26 patroli; z tego wycofało się już na 1 etapie 13, na drugim etapie 2 patrole. Sklasyfikowano po trzech etapach 10 patroli.

KLASA 250 CCM

1. Patrol CWKS W-wa w składzie: st. szer. J. Henek, szer. Z. Karaszewski i S. Rusiniak — 47 pkt; 2. PZM Kielce — 70 pkt; 3. LPŻ Rybnik — 140 pkt.

Ogółem wystartowało w tej kat. 8 patroli. Na pierwszym etapie wycofało się 2, na drugim 1 patrol. Sklasyfikowano po trzech etapach 5 patroli.

KLASA PONAD 250 CCM.

1. Patrol Szefostwa Służby Sam. MON w składzie: ofic. Górnicki, Filemonowicz, Malinowski — 39 pkt; 2. OWKS W-wa — 111 pkt. w składzie st. szer. Kuroczko, szer. Marchliński i szer. Witwicki; 3. WKS Lotnik — 145 pkt. w składzie: st. szer. L. Szubert, szer. Hajak i szer. Wojciechowski.

Ogółem wystartowało w tej kat. 12 patroli. Z tego na pierwszym etapie odpadło 7. Sklasyfikowano po trzech etapach 5 patroli.

Wyścigi o mistrzostwo Polski rozpoczęte

Mistrzowie kierownicy

48 kilometrów (20 okrążeń po 2.400 m) wynosiła trasa wyścigu motocyklowego o mistrzostwo Polski — I eliminacja rozegrana 30 maja br. w Warszawie. Podobnie jak w latach ubiegłych w kwadracie ulic — Łazienkowskiej, Myśliwieckiej, Szwoleżerów i Czerniakowskiej najszybsi nasi motocykliści stanęli do walki o tytuły mistrzowskie. Wyścig ten odbył się w czterech kategoriach maszyn: 125 ccm, 250 ccm, 350 ccm, i 500 ccm. Interesująco jednak przedstawiały się jedynie dwa pierwsze biegi, a więc w kat. 125 i 250 ccm.

Rzecz charakterystyczna, że gdy w latach ubiegłych najciekawsze były zawsze kategorie maszyn cięższych (500-tki, i 350-tki), budząc najwięcej zainteresowania publiczności z uwagi na atrakcyjność szybkich maszyn i dobraną stawkę czołowych zawodników, to obecnie sytuacja jest wręcz przeciwna. W kat. 125 ccm i 250 ccm startuje najliczniejsza i wyrównana zazwyczaj grupa motocyklistów, maszyny przygotowywane są starannie, co w rezultacie daje wysoki poziom sportowy wyścigu w tych kategoriach. Wniosek płynie stąd jeden. Otóż w kategoriach maszyn lżejszych zawodnicy, zdani niegdyś na własne siły, opierając się jedynie na sprzęcie produkcji krajowej bądź czechosłowackiej, rozbudowywali z roku na rok park maszyn wyczynowych o litrażu 125 i 250 ccm. Przykładem są tu bardzo liczne maszyny bądź „podszykowane", bądź własnej konstrukcji naszych mechaników. Wszystkie SHL-ki, Sokoły i WFM-y to przecież przystosowane po gruntownej przeróbce silnika, ramy i zawieszenia — maszyny wyczynowe. Również wszystkie DKW i Puchy zgłoszone do wyścigu posiadały przeważnie więcej części dorabianych przez samych zawodników niż wyprodukowanych przez fabryki. Całkowicie natomiast oryginalną konstrukcją była 125-tka „SM" Stefana Malcherka z Poznania, na której W. Zieliński zajął szóste miejsce.

Podobnie w kat. 250 ccm na 15 startujących maszyn widzieliśmy oprócz doskonale przygotowanych Jaw — dwie oryginalne konstrukcje jak motocykl „WL", na której L. Wyporek zrobił najszybsze okrążenie trasy, „KZ i M" Z. Koprowskiego (zajął 2-gie miejsce) oraz dwa starannie przygotowane Puch'y — 250 Włodarczyka i Puzia. Tak rozwijający się pomyślnie park maszyn wyścigowych w kat. 125 i 250 ccm świadczy wyraźnie o tym, że zawodnicy motorowi znaleźli właściwe wyjście z sytuacji nakazującej samemu przygotować sobie sprzęt do startu w tych kategoriach. Specjalnych bowiem szybkich maszyn nie sprowadzał PZMot do kraju w kat. 125 i 250 ccm.

Zupełnie inaczej jednak ukształtowała się sytuacja w kat. maszyn ciężkich. Te kategorie zostały przed kilku laty zasilone przez PZMot sprowadzonymi Nortonami i Triumphami. Maszyn tych było zaledwie kilka, ale nikt inny nie czuł się na siłach walczyć z szybkimi, wyczynowymi wyścigówkami. Nie szykowano własnych motocykli w tych kategoriach. Aż wreszcie po 4—5 sezonach wykruszył się sprowadzony z zagranicy sprzęt.

Do tegorocznego sezonu wyścigowego wystartowała już tylko 1 maszyna szybka w kat. 350 ccm (Bębenek na Nortonie) i 4 maszyny w kat. 500 ccm Markowski, Dąbrowski i Kulczyński na Triumphach G. P. oraz M. Koprowski na Nortonie. To też nie ciekawy był zupełnie przebieg wyścigu w tych kat. maszyn. Bębenek w 350-tkach nie ma z kim walczyć, i niezagrożony, kończy spokojnie 20 okrążeń. Jego jedyni konkurenci, to przez kilka okrążeń Kanas i Koprowski na 250-tkach. W kat. 500 ccm na 6 startujących zaledwie 3 może podjąć równorzędną walkę. Są to: Markowski, Dąbrowski i Koprowski, którzy na przemian obejmują prowadzenie. Cóż z tego? Po ośmiu okrążeniach maszyna Markowskiego, remontowana niewiadomo po raz który, defektuje na trasie (urwanie się korbowodu), a w 14-tym okrążeniu również Dąbrowski musi wycofać się na skutek defektu silnika. Dalszy ciąg wyścigu przedstawia się więc podobnie jak w klasie 350 ccm — nieciekawie! Jeden zawodnik, niezagrożony, przychodzi jako pierwszy na metę.

Pozostaje pytanie — jak rozgrywane będą nadal eliminacje wyścigowe do mistrzostw Polski? Czy po jednym zawodniku w klasach 350 i 500 ccm? Chyba nie! Problem ten stoi przed nowym Zarządem PZMot. Szkoda jedynie, że w okresie gdy zawodników oczekuje prawie cały sezon startów do mistrzostw Polski jesteśmy pozbawieni wyczynowego sprzętu w kl. 500 i 350 ccm.



Jeden z najlepszych zawodników wojska, członek kadry narodowej kpr. rez. Kanas na Jawie-250.

WYNIKI I ELIMINACJI

Kl. 125 — 15 okrążeń (36 km)

1) Urbanowski (Gw. Bydgoszcz) Puch 26.44,6 (8 pkt), 2) Biernacki (Gw. Kraków) — SHL — 26.49,8 (6 pkt.), 3) Stopczyński (Ogniwo Nysa) — Sokół 27.1,7 (4 pkt.), 4) Stefański (Unia Poznań) — DKW (3 pkt.), 5) Szymkowiak (Unia Poznań) — DKW (2 pkt.), 6) W Zieliński (Unia Poznań) — S. M. (1 pkt.).

Kl. 250 — 20 okrążeń (48 km)

1) Kanas (CWKS) — Jawa — 31.57,2 (8 pkt.), 2) Z. Koprowski (Start Kraków) — KZ i M — 33.7,2 (pkt.), 3) Kucharski (CWKS) — Jawa — 33.28,9 (4 pkt.), Urbaniak (CWKS) — Jawa — (3 pkt.), 5) Truszyński (Ogniwo Bydgoszcz) — Jawa (2 pkt.), 6) Wyporek (Ogniwo W-wa) — WL (19 okrążeń).

Kl. 350 — 20 okrążeń (48 km)

1) Bębenek (Wł. Kraków) — Norton — 31.23,6 (8 pkt.), 2) Kanas (CWKS) — Jawa-250 32.22,5 (6 pkt.), 3) Koprowski (Start Kraków) — KZ i M 250 (19 okrążeń) (4 pkt.).

Kl. 500 — 20 okrążeń (48 km)

1) M. Koprowski (Start Kraków) — Norton — 28.50,1 (8 pkt.), 2) Bębenek (Wł. Kraków) — Norton-350 30.20,3 (6 pkt.), 3) Kulczyński (Ogn. W-wa) — Triumph GP (10 okrążeń) (4 pkt.).

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO 1-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON. W-wa. Zam. 1068 CW-17089